VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 241)
z dnia 8 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 241)

8 listopada 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Dariusz Minkiewicz** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Maciej Bożyk** naczelnik Wydziału Stacji Kontroli Pojazdów i Przewozów Specjalnych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Jopek** zastępca komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Wasiak** główny specjalista Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Hubert Jednorowski** dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Irena Smolewska** dyrektor Biura Kontroli Wewnętrznej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Witam serdecznie. Otwieram kolejne w dniu dzisiejszym posiedzenie Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Ten temat przedstawi Najwyższa Izba Kontroli. Drodzy państwo, witam zaproszonych gości z Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji i różnych służb. Będziemy mieli okazję poznać się lepiej w dalszej części naszego posiedzenia. Witam referentów – Najwyższą Izbę Kontroli.

Widzę, że nie ma uwag do porządku obrad. Proponuję niezwłocznie przystąpić do jego realizacji. Bardzo proszę, oddaję panu głos, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chcielibyśmy dziś przedstawić wyniki kontroli dotyczącej realizacji przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Jest to kontrola przeprowadzona z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli. Tematyka przewozu towarów niebezpiecznych była przedmiotem licznych kontroli przeprowadzonych przez NIK. Do najważniejszych zaliczyć należy kontrolę z 2011 roku, która dotyczyła wykonywania zadań przez administrację publiczną w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Ustalenia tej kontroli dały postawę do sformułowania w owym czasie negatywnej oceny realizacji przez właściwe organy: wojewodów i marszałków województw zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Kolejną kontrolą, którą przeprowadziliśmy w tym zakresie, była przeprowadzona w 2013 roku kontrola dotycząca zarządzania i sprawowania nadzoru nad ruchem drogowym, która wykazała poważne nieprawidłowości w obszarach

związanych ściśle z przewozem towarów niebezpiecznych. W 2014 roku przeprowadziliśmy kontrolę dotyczącą materiałów wybuchowych, w zakresie sfery organizacyjnej. Wykazała ona, że system mający służyć minimalizacji zagrożeń związanych z wytwarzaniem, przemieszczaniem i używaniem materiałów wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego nie wypełniał celu, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa państwa i obywateli w tym zakresie.

Na decyzję o podjęciu kontroli, której wyniki chcielibyśmy dziś przedstawić, wpływ miały również sprawozdania i raporty Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Ochrony Środowiska oraz Inspekcji Transportu Drogowego, wskazujące na poważne nieprawidłowości już na etapie przygotowania wyżej wymienionych towarów do wysyłki. Głównym celem, który chcieliśmy zrealizować podczas tej kontroli, była ocena skuteczności eliminowania przez organy administracji publicznej oraz jednostki odpowiedzialne za organizację i nadzór nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych zagrożeń wynikających z transportu tych towarów. W szczególności chcieliśmy sprawdzić, czy działania najważniejszych organów właściwych w sprawach przewozu drogowego towarów niebezpiecznych: ministra właściwego do spraw transportu, wojewodów oraz marszałków województw przyczyniły się do jego realizacji w sposób bezpieczny i zgodny z postanowieniami umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Chcieliśmy sprawdzić, czy organy uprawnione do wydawania uprawnień związanych z przewozem tych towarów: dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego oraz marszałkowie województw wykonywali swoje zadania w sposób rzetelny i zgodny z odpowiednimi przepisami prawa oraz czy służby ratownictwa technicznego oraz chemiczno-ekologicznego Państwowej Straży Pożarnej były odpowiednio przygotowane i prawidłowo realizowały zadania związane z przeciwdziałaniem i usuwaniem zagrożeń wynikających z przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Naszą kontrolą objęliśmy 14 jednostek. Przede wszystkim było to ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, które było odpowiedzialne za sprawowanie nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych, Transportowy Dozór Techniczny, cztery komendy wojewódzkie Państwowej Straży Pożarnej, cztery urzędy wojewódzkie i cztery urzędy marszałkowskie. Działania kontrole prowadzone były również wśród uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych – przewoźników oraz nadawców przesyłek. Kontrole te, według przygotowanej przez NIK tematyki, przeprowadzone zostały na nasze zlecenie oraz na podstawie zawartego porozumienia przez odpowiednie wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego oraz Państwową Inspekcję Pracy. Ponadto przeprowadzone zostały szczegółowe analizy danych gromadzonych w Systemie Wspomagania Decyzji Państwowej Straży Pożarnej oraz Centralnej Ewidencji Naruszeń prowadzonej przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Izba zwróciła się również do 22 jednostek o udzielenie dodatkowych informacji uzupełniających niezbędnych do opracowania informacji o wynikach kontroli, w tym do Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, Krajowej Administracji Skarbowej, Komendy Głównej Straży Granicznej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Generalnego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i marszałków województw.

Wyniki kontroli wskazały, że działania organów administracji publicznej oraz jednostek realizujących zadania związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych nie zapewniały skutecznej eliminacji zagrożeń wynikających z przewozu tych towarów. Pomimo upływu sześciu lat od wejścia w życie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, której celem było kompleksowe określenie zasad prowadzenia tej działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych przez właściwe organy i jednostki, nie nastąpiła wyraźna poprawa w przygotowaniu i realizacji przewozu tych przesyłek. Nastąpił ponaddwukrotny wzrost kontroli drogowych, podczas których ujawniono naruszenie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. O ponad 50% wzrosła liczba interwencji służb ratowniczych PSP w zdarzeniach drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, przy czym 1/3 z tych interwencji dotyczyła towarów stanowiących szczególne zagrożenie.

Jeśli państwo pozwolą, przekażę teraz głos panu dyrektorowi Bandoszowi, który w syntetyczny sposób przedstawi najważniejsze szczegółowe ustalenia kontroli. Dziękuję bardzo.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Adam Bandosz:
Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, może zacznę od tego, o czym mówi dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 2008 roku w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, która określa, co jest celem nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych. Jest to zapewnienie wykonania drogowego przewozu transportu towarów niebezpiecznych w najlepszych możliwych warunkach bezpieczeństwa. Co wykazała nasza kontrola? Pomimo wejścia w życie z dniem 1 stycznia 2012 roku przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w ministerstwie nie wprowadzono rozwiązań organizacyjnych oraz nie wdrożono procedur umożliwiających realizację przez ministra zadań nadzorczych. Podstawową przyczyną stwierdzonych przez nas nieprawidłowości w sprawowaniu przez ministra nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych stanowiło niedostosowanie w ministerstwie od początku obowiązywania tych przepisów ram organizacyjno-prawnych do realizacji zadań ministra w zakresie nadzoru.

Proszę zwrócić uwagę na ten slajd i kolorowy diagram. Przedstawia on liczbę pracowników ministerstwa, którym przypisano zadania z zakresu nadzoru towarów niebezpiecznych. Zajmowały się tym dwie osoby, a praktycznie jedna, z półroczną przerwą, podczas której nikt tymi sprawami w ministerstwie się nie zajmował.

W ministerstwie nie sprawowano nadzoru w określony w ustawie sposób. Jak nam wyjaśniono, nadzór miał za zadanie wyłącznie ograniczenie negatywnych zjawisk związanych z występującymi już nieprawidłowościami. Przyjęto formułę nadzoru *ad hoc* i *ex post*. Ten sposób sprawowania nadzoru służy ograniczeniu negatywnych zjawisk, które powodowane są przez już ujawnione nieprawidłowości. Mając na uwadze szczególny charakter przewozu towarów niebezpiecznych i wiążące się z nim zagrożenia, przyjęcie przez ministerstwo jako wiodącej takiej koncepcji nadzoru nie może być uznane za działanie zgodne z uzasadnieniem i celem ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Nadzór ministra powinien być sprawowany w sposób systemowy, uwzględniający także działania o charakterze prewencyjnym.

Wspomnę teraz o tym, jakie zadania wynikają z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, w szczególności art. 97. Minister powołany jest m.in. do sprawdzania prawidłowości działań podejmowanych przez służby kontrolne, w tym Inspekcję Transportu Drogowego, wykonywania przez dyrektora transportowego dozoru technicznego zadań w zakresie prowadzenia ewidencji doradców, wydawania świadectw doradcy i świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR oraz czynności wykonywanych przez marszałka województwa w zakresie wydawania zaświadczeń ADR.

Nasza kontrola wykazała, że minister nie sprawdzał prawidłowości działań podejmowanych przez wymienione przeze mnie jednostki, tłumacząc to brakiem sygnałów o nieprawidłowościach w zakresie podejmowanych kontroli dotyczących towarów niebezpiecznych. Również w ramach obowiązujących przepisów jednym z obowiązków ministra jest gromadzenie informacji przekazywanych przez podległe mu służby w celu monitorowania zdarzeń z udziałem towarów niebezpiecznych, monitorowania skali naruszeń przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych oraz monitorowania procesu szkolenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Również w tym zakresie kontrola wykazała, że choć minister posiadał dane przekazywane przez te jednostki, nie były one poddawane żadnym dalszym obróbkom.

Teraz mogą państwo zobaczyć dwie mapy skupień działań związanych ze zdarzeniami z obecnością towarów niebezpiecznych pokazujące stan na 2012 rok i 2017 rok. Na tych mapach można zobaczyć skupiska zdarzeń z udziałem przewozu towarów niebezpiecznych. Widać, że towarów niebezpiecznych jest znaczna liczba. Jak wynika z przedstawionej animacji, aktualny stan, porównując sytuację z roku 2012 i roku 2017, nie poprawił się. Należy podkreślić, że w 2012 roku Państwowa Straż Pożarna likwidowała skutki 1100 zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

W 2017 roku zdarzeń tego typu było 1651. Nadal większość tych zdarzeń ma miejsce na terenie Małopolski i Śląska.

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w okresie od wejścia w życie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych – od 2012 roku – do zakończenia czynności kontrolnych w 2017 roku ujawnili podczas kontroli drogowych prawie 22 tys. naruszeń umowy ADR, z których znaczna część w naszej ocenie była skutkiem braku bądź niewdrożenia w przedsiębiorstwie odpowiednich procedur kontrolnych mających na celu przygotowanie przesyłki z transportem niebezpiecznym w sposób zgodny z wymogami umowy ADR. Przeprowadzona przez NIK analiza tych zdarzeń oraz wyniki kontroli przeprowadzonych w siedzibach uczestników przewozu wskazują, że większość z nich miała bezpośredni związek z nieprawidłowym przygotowaniem przesyłki. Nie były rzetelnie wykonane przez uczestników przewozu czynności szczegółowo zdefiniowane w umowie ADR.

Istotne jest, że od 2012 roku blisko dwukrotnie wzrósł odsetek kontroli drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne, podczas których ujawniono nieprawidłowości w przygotowaniu realizacji przewozu. Proszę zwrócić uwagę, że pomimo zmniejszającej się liczby przeprowadzanych kontroli wzrasta procent stwierdzonych nieprawidłowości.

Zwraca również uwagę – co pokazuje ten slajd – wzrost naruszeń w pierwszej i drugiej kategorii. Pozwolę sobie Wysokiej Komisji przytoczyć definicję naruszeń umowy ADR kategorii pierwszej i drugiej. Naruszenia pierwszej kategorii powodują wysokie ryzyko śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska i z reguły wymagają natychmiastowego podjęcia środków naprawczych, takich jak unieruchomienie pojazdu. Naruszenia drugiej kategorii powodują ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska i z reguły wymagają również natychmiastowego podjęcia środków naprawczych w czasie kontroli lub po jej zakończeniu. Wskazuję na to, że te naruszenia kategorii pierwszej i drugiej mają bardzo dużą wagę.

Pomimo wzrostu liczby ujawnionych podczas kontroli drogowych przewozu towarów niebezpiecznych nieprawidłowości od 2012 roku, w tym w szczególności naruszeń umowy ADR stwarzających duże zagrożenie dla ludzi i środowiska naturalnego, tak jak wspomniałem, klasyfikowanych do pierwszej kategorii naruszeń, oraz wzrostu liczby uczestników przewozu towarów niebezpiecznych zmniejsza się liczba przeprowadzanych przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli w siedzibach uczestników przewozu drogowego. W 2012 roku inspektorzy przeprowadzili kontrolę obejmującą 6,1% podmiotów. W 2017 roku objęła ona jedynie 2,6%. Chciałem zwrócić uwagę, podając te dane dotyczące zmniejszającej się liczby kontroli i kwestii związanych z tym, że Inspekcja Transportu Drogowego w mniejszej ilości przeprowadza kontrole, że nie jest to negatywna ocena dla inspekcji. Inspekcja wykonuje swoje zadania w sposób wzorcowy. Liczba zadań, które inspekcja ma do wykonania, powoduje, że nie jest w stanie wykonywać tylu kontroli, ile wykonywała wcześniej. To jest problem, o którym za chwilę powiem, gdy będziemy rozmawiali o zmianach, jakie nastąpiły w 2011 roku.

W obowiązującym stanie prawnym do czasu zmiany przepisów podmiotami, które mogły przeprowadzać kontrole w siedzibach uczestników przewozu towarów niebezpiecznych, była straż pożarna, Państwowa Inspekcja Pracy, Transportowy Dozór Techniczny, Inspekcja Ochrony Środowiska, Państwowa Agencja Atomistyki. Podobna sytuacja dotyczy organów uprawnionych do kontroli na parkingach i drogach. W chwili obecnej jedynym organem, który może wykonywać takie kontrole, co bezpośrednio wpływa na wcześniej prezentowane przeze mnie dane, jest Inspekcja Transportu Drogowego. To będzie przyczynek do jednego ze sformułowanych przez NIK wniosków *de lege ferenda* – o to aby dokonać stosownej zmiany i przywrócić uprawnienia kontroli w siedzibach uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych wcześniej wymienionym przeze mnie inspekcjom.

Na uwagę zasługują również wyniki przeprowadzonej przez PIP i ITD kontroli na nasze zlecenie. Ten slajd prezentuje dane dotyczące stwierdzonych naruszeń – zarówno ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, jak i ustawy o transporcie drogowym – stwierdzonych w kontrolach przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu

Drogowego. Mogą państwo teraz zobaczyć wyniki kontroli PIP przestrzegania przez pracodawców wymagań związanych z bezpieczeństwem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Jak mogą państwo zauważyć, nieprawidłowości stwierdzono nawet w co drugim skontrolowanym przedsiębiorstwie. W ocenie inspektorów pracy istotne nieprawidłowości wynikały m.in. z braku prawidłowej współpracy, przepływu informacji pomiędzy służbami BHP, pracodawcami i doradcami do spraw bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych oraz z nieegzekwowania przez pracodawcę obowiązków nałożonych na te służby. Inspektorzy stwierdzili nieprawidłowości w zakresie doboru, stanu technicznego oraz użytkowania środków ochrony indywidualnej znajdujących się na wyposażeniu pojazdów przewożących towary niebezpieczne lub stosowanych przez pracowników zatrudnionych przy załadunku lub rozładunku tych towarów.

Myślę, że zasługuje na uwagę stwierdzenie nieprawidłowości w jednym z podmiotów działających w zakresie utylizacji odpadów przemysłowych. W tym zakresie nie zapewniono doradcy. Pracownicy zajmujący się przygotowaniem przesyłek nie posiadali wiedzy na temat kontroli stopnia napełnienia opakowań, identyfikacji prawidłowego doboru opakowań. Stwierdzono, że nie przeszkolono również pracowników w tym zakresie. W ocenie PIP brak wiedzy o odpowiedzialności i obowiązkach, które powinny być określone stosownie do wykonywanych czynności, wpływających bezpośrednio na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych, generował kolejne nieprawidłowości, m.in. dotyczące braku lub niepełnej instrukcji bezpieczeństwa dla kierowcy, załadunku substancji niebezpiecznych do opakowań, które powinny być wycofane z użytku, oraz przepełnianie zbiorników.

Nasza kontrola objęła również organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach samorządowych – wojewodów. Z ustaleń kontroli wynika, że wojewodowie, oceniając organizację ruchu, nie prowadzili analiz ryzyka związanego z uczestnictwem w ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Zakres dokonywanych ocen nie obejmował zapewnienia bezpieczeństwa w związku z przewozem towarów niebezpiecznych nawet w przypadkach, gdy dotyczyło to obszarów, na terenie których funkcjonowały zakłady dużego i zwiększonego ryzyka. Dla dokonania rzetelnej oceny organizacji ruchu w województwie w zakresie bezpieczeństwa ruchu niezbędne jest posiadanie wiedzy na temat lokalizacji nadawców i odbiorców przesyłek oraz o trasach przewozu tych towarów. Wojewodowie nie gromadzili takich danych.

Jak ważną rolę w ograniczeniu zagrożeń wynikających z transportu towarów niebezpiecznych pełnią organy zarządzające ruchem drogowym, pokazują ustalenia kontroli. Wskazują one, że organy te nie korzystały z możliwości wyznaczenia na etapie zatwierdzania przykładowych projektów organizacji ruchu tras przejazdów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne poprzez wprowadzenie odpowiednich znaków nakazu lub zakazu. W rezultacie skutkowało to możliwością, że tranzyt szczególnie niebezpiecznych ładunków mógł nastąpić w godzinach największego ruchu, zatłoczonymi drogami, w pobliżu budynków użyteczności publicznej lub terenów ekologicznie chronionych. Ustaliliśmy również, że w żadnym ze skontrolowanych urzędów marszałkowskich nie były przeprowadzane lub udokumentowane analizy organizacji ruchu w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu. Nie prowadzono także wymaganych kontroli prawidłowości oznakowania dróg i stanu technicznego znaków drogowych w zakresie dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych. Podstawową przyczyną tego stanu był przede wszystkim brak w urzędach marszałkowskich informacji o skali przewozu towarów niebezpiecznych oraz o trasach ich przewozu. Informacji takich nie uzyskano, mimo iż ogólne dane w tym zakresie są gromadzone w tzw. katalogach zagrożeń opracowywanych przez Państwową Straż Pożarną.

Niezwykle istotna z punktu widzenia celu kontroli jest działalność wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rady te, zgodnie z art. 140 lit. g Prawa o ruchu drogowym, zostały utworzone jako wojewódzkie zespoły koordynacyjne w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do ich podstawowych zadań należy opracowanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak wykazały ustalenia kontroli, pomimo rosnącej liczby interwencji Państwowej Straży Pożarnej, ofiar oraz naruszeń umowy ADR zagadnienia dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych gene-

ralnie nie były przedmiotem posiedzeń wojewódzkich rad. Rady nie dokonywały przy tym okresowych ocen ryzyka wystąpienia zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, co naszym zdaniem uniemożliwiało określenie i koordynowanie kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

Istotnym elementem bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych jest odpowiednie wyszkolenie kierowców oraz doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Za prawidłowość szkoleń tych osób odpowiadają marszałkowie województw. Kontrole prawidłowości przebiegu kursów i egzaminów ADR przeprowadzane były przez urzędy marszałkowskie rzadko. W rezultacie urzędy te nie posiadały udokumentowanej wiedzy, czy podmioty wpisane do rejestru dają rękojmię rzetelnego przeprowadzenia działalności w tym zakresie. Do czerwca 2017 roku urzędy te nie objęły kontrolą od 40% do prawie 70% podmiotów wpisanych do rejestru, pomimo że ustalenia kontroli przebiegu kursów i egzaminów ADR przeprowadzone przez te organy w ramach nadzoru, jak również kontrole przeprowadzane na wniosek NIK ujawniały istotne nieprawidłowości w tym zakresie. W żadnym ze skontrolowanych urzędów nie funkcjonowały pisemne procedury dotyczące przechowywania i zabezpieczania przed rozpowszechnieniem katalogu pytań egzaminacyjnych stosowanych podczas egzaminów kończących kursy ADR. O jakości przygotowania kierowców do wykonywania przewozu towarów niebezpiecznych niech świadczą wyniki kontroli ośrodków z terenu Mazowsza. Kontrole przeprowadzone przez Mazowiecki Urząd Marszałkowski wykazały niezgodne z przepisami przeprowadzenie kursów w blisko 80% skontrolowanych ośrodków. Niedostatecznie sprawowany był również nadzór nad prowadzeniem oraz dokumentowaniem kursów i egzaminów ADR, które w naszej ocenie nie gwarantowały rzetelnego przygotowania osób odpowiedzialnych za organizację i realizację przewozu towarów niebezpiecznych transportem drogowym.

Stan ten potwierdzają również wyniki analiz przeprowadzonych przez Policję. W 2017 roku w odniesieniu do roku poprzedniego liczba zdarzeń drogowych z winy kierujących pojazdami z towarami niebezpiecznymi wzrosła o prawie 73%. Blisko połowa z nich miała miejsce przy dobrych warunkach pogodowych. Do większości dochodziło w dzień, na prostych odcinkach dróg. Aż 42% zdarzeń miało miejsce z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu, w tym niezapewnienia odpowiedniego odstępu.

Nieskutecznemu sprawowaniu nadzoru, w tym dokonywaniu oceny przeprowadzania kursów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, sprzyjały istniejące rozwiązania prawne. Pozwolę sobie odnieść się do jednego z wniosków *de lege ferenda*, które formułujemy. Dotyczą one zmiany uprzednio funkcjonującej ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a teraz ustawy o przedsiębiorcach. Na wadliwość rozwiązań prawnych, o których za chwilę powiem, wskazywali również marszałkowie województw. Ówczesne przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a teraz Prawa przedsiębiorców z uwagi na obowiązek uprzedniego pisemnego zawiadomienia ograniczają lub wręcz uniemożliwiają marszałkom kontrolę prowadzenia kursów w trakcie ich trwania, przede wszystkim w zakresie sprawdzania obecności uczestników, wymaganych kwalifikacji osób prowadzących kursy czy realizacji samego programu.

Służby ratownictwa technicznego i chemiczno-ekologicznego państwowej straży pożarnej były odpowiednio przygotowane do wykonania zadań związanych z przeciwdziałaniem oraz usuwaniem zagrożeń wynikających z przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz prawidłowo realizowały te zadania pomimo – co wymaga podkreślenia – coraz większego obciążenia związanego z rosnącą liczbą interwencji związanych z usuwaniem skutków zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Należy podkreślić, że wszystkie skontrolowane przez nas komendy wojewódzkie zostały przez nas ocenione w sposób pozytywny – dostały najwyższą ocenę kontrolną.

Istotną trudność w pracy tych służb, co pokażę w dalszej części prezentacji, nadal stanowi brak sieci parkingów, na które w razie potrzeby powinny być niezwłocznie usuwane z drogi pojazdy stwarzające zagrożenie.

Celowo prezentujemy ten wykres. Pokazuje on, jak znaczne ilości sił i środków PSP kieruje do usuwania wyłącznie skutków zdarzeń z udziałem drogowego przewozu towa-

rów niebezpiecznych. Zwracam uwagę, że o 50% w stosunku do 2012 roku wzrosła liczba interwencji – z 1100 do 1651 w 2017 roku. Służby ratownicze interweniowały w zdarzeniach drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne od 2012 roku blisko 8600 razy. W akcjach tych brało udział łącznie 82 tys. ratowników. Użyto 20 tys. specjalistycznych pojazdów ratowniczych. Czas trwania interwencji łącznie to 15 tys. godzin. Tyle czasu strażacy musieli poświęcić na usuwanie skutków związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

Tak jak wspomniałem, istotnym utrudnieniem w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest kwestia parkingów do awaryjnego ostawiania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, a w zasadzie ich braku. Na terenie 10 województw w ogóle nie zostały wyznaczone takie miejsca. W pozostałych województwach są one wyznaczone, ale kontrole przeprowadzone przez PSP, chociażby na terenie województwa mazowieckiego, i dokonane oględziny wskazanych przez samorządy parkingów wykazały, że żaden ze zgłoszonych nie spełnia wymagań. Podkreślenia wymaga fakt, że stan ten nie zmienił się od 2011 roku. Liczba parkingów jest niezmienna. Brak parkingów poważnie ogranicza przeprowadzanie przez ITD czynności polegających na wydawaniu w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości mających wpływ na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych decyzji zakazujących kontynuowanie jazdy oraz przekazanie pojazdu do depozytu.

Konsekwencją stwierdzonych nieprawidłowości, o których powiedziałem, jest nierzetelne przygotowanie uczestników przewozu towarów niebezpiecznych do organizowania i wykonania transportu tych towarów oraz podejmowania przewozów nieprawidłowo przygotowanymi pojazdami, do tego nieprzystosowanymi, z nienależycie załadowanymi lub oznakowanymi przesyłkami. Pomimo zmiany organu nadzoru stwierdzamy nieprawidłowości stwarzające zagrożenie dla uczestników ruchu i innych osób oraz środowiska naturalnego. Organy kontroli ruchu drogowego ujawniają nieprawidłowości już w co ósmym skontrolowanym pojeździe przewożącym towary niebezpieczne. Odsetek tych pojazdów rośnie, zwłaszcza zwiększa się liczba interwencji służb ratowniczych PSP związanych z likwidacją zdarzeń drogowych z udziałem przewozu towarów niebezpiecznych.

Szanowni państwo, ustalenia kontroli wskazują na konieczność wprowadzenia zmian i uzupełnień obowiązujących uregulowań – zarówno w sferze organizacyjnej, jak i prawnej – stanowiących podstawę funkcjonowania systemu nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych. Sfomułowaliśmy trzy wnioski *de lege ferenda*, o których już powiedziałem w trakcie prezentacji. Sformułowaliśmy również siedem wniosków organizacyjnych, adresowanych do ministra infrastruktury, wojewodów, marszałków województw oraz głównego inspektora transportu drogowego i dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Nie będę ich wszystkich wymieniał, bo zajęłoby to zbyt dużo czasu, ale zwrócę uwagę na kilka bardzo ważnych.

Po pierwsze, jeśli chodzi o obowiązek zawiadamiania o zamiarze przeprowadzenia kontroli ośrodków szkolenia, która może być wszczęta nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od doręczenia zawiadomienia – ogranicza lub uniemożliwia on wręcz marszałkom województw kontrolę prawidłowości przeprowadzania kursów w trakcie ich trwania. Kontrola przedsiębiorców prowadzących kursy jest niewątpliwie istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, ponieważ umożliwia sprawdzenie prawidłowości kształcenia osób uzyskujących uprawnienia do realizacji zadań w zakresie tego przewozu.

Kolejny wniosek dotyczy zapewnienia dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego oraz organom kontroli ruchu drogowego informacji o wszystkich doradcach do spraw bezpieczeństwa działających na terytorium Rzeczypospolitej oraz miejscach wykonywania nałożonych na nich obowiązków.

Podkreślenia wymaga również wniosek, który wynika z braku regulacji określonej częstotliwości dokonywania ocen organizacji ruchu przez organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym. Powoduje to, że oceny takie nie są wykonywane lub wykonywane są w zbyt dużych odstępach czasu i nie w odniesieniu do wszystkich dróg czy organów zarządzających ruchem drogowym, co nie gwarantuje ograniczenia ryzyka związanego z przejazdem pojazdów transportujących towary niebezpieczne.

Myślę, że tak w skrócie mógłbym zaprezentować wyniki kontroli. Jak mogą państwo zobaczyć, informacja ma ponad 100 stron. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysłuchaliśmy informacji, dysponujemy też materiałem pisemnym. Czy ktoś z państwa posłów na tym etapie chciałby zadać jakieś pytanie? Może głos zabrać chce przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury lub Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Transportowego Dozoru Technicznego, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? Widzę, że reprezentacja Państwowej Straży Pożarnej jest bardzo dobra, może panowie coś dodadzą? Otwieram dyskusję. Głos ma pan komendant Tadeusz Jopek.

Zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Dariusz Minkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Dariusz Minkiewicz – zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Panie przewodniczący, wyniki kontroli wskazują na pozytywny element, jeśli chodzi o realizację zadań przez Państwową Straż Pożarną. Chciałbym podziękować za rzetelne i merytoryczne podejście do kontroli, która wskazała bardzo duże zaangażowanie PSP w realizację tych zadań. Wielokrotnie podkreślano coraz większe obciążenie działaniami związanymi z usuwaniem skutków tych zdarzeń. Muszę to jeszcze raz powtórzyć, bo odniesiemy się do wniosku przygotowanego przez NIK, z którym chcielibyśmy polemizować, jeśli chodzi o przyjęcie go do realizacji. Przedstawimy argumenty. W tym kontekście należy podkreślić element zwiększenia o 50% działalności PSP.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeden z wniosków nie wybrzmiał podczas wystąpienia przedstawicieli NIK, ale jest związany ze zmianą systemową i rozwiązaniami prawnymi w zakresie przywrócenia pewnych kompetencji inspekcjom, w tym PSP, jeśli chodzi o kontrolę przewozu towarów niebezpiecznych w miejscach prowadzenia działalności gospodarczej przez uczestników tego przewozu. Musimy spojrzeć na to, co legło u podstaw prowadzenia tych działań jedynie do roku 2011. Zadania te zostały przesunięte do realizacji do nowo tworzonej Inspekcji Transportu Drogowego, która przejęła te zadania i kompetencje. Jeśli spróbujemy zlicować zakres dodatkowych zadań PSP dodatkowo jeszcze zwiększeniem działań i obciążeń związanych z usuwaniem skutków – PSP jako służba może być niewydolna. Mało tego. Pan komendant za chwilę zapewne przytoczy pewne informacje dotyczące przeszkolenia i środków, jeśli chodzi o realizację tych zadań. Konieczne są uzupełnienia albo możliwości realizacji wniosku będą podane w wątpliwość.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddam głos panu komendantowi Państwowej Straży Pożarnej.

Zastępca komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej Tadeusz Jopek:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, z przyjemnością słuchaliśmy pozytywnej oceny działalności Państwowej Straży Pożarnej. Dokonaliśmy szczegółowej analizy dokumentów i informacji sporządzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli. W pełni popieramy cztery wnioski, na których chciałem się skupić. Pierwszy dotyczy utworzenia centralnego systemu monitorowania przewozów towarów niebezpiecznych, który pozwoliłby nam właściwie planować i realizować działania ratownicze. Za zasadne uważamy opracowanie analiz i oceny ryzyka oraz rekomendacji mającej na celu ograniczenie przewozu towarów niebezpiecznych, zwłaszcza przez obszary o dużej gęstości zaludnienia. O jednym z wniosków, który budzi nasze wątpliwości, wspomniał przed chwilą mój przedmówca. Chciałbym zaproponować pewne rozwiązanie. Chodzi o przywrócenie PSP kompetencji do przeprowadzania kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Chciałem zaznaczyć, że PSP w świetle obowiązujących regulacji prawnych realizuje szereg zadań związanych z gaszeniem pożarów, ratownictwem technicznym, chemicznym i ekologicznym. W ostatnim czasie zajmujemy się zdarzeniami związanymi z biologią. W procedowaniu jest ustawa – Prawo atomowe. Państwowa Straż Pożarna będzie pełniła funkcję służby awaryjnego ratownictwa.

W związku z tym, że przez pewien czas, jak wspominał pan dyrektor, nie realizujemy tych kontroli, nie mamy właściwie przygotowanych pracowników do realizacji zadań związanych z oceną zgodności wykonywanego transportu towarów niebezpiecznych, czy też stanu technicznego naczyń, opakowań, urządzeń transportowych. Aby do tego zadania właściwie się przygotować, niezbędne byłyby etaty i dodatkowe przeszkolenie, co rodzi bardzo duże koszty. Jak wspomniał pan dyrektor, podstawą utworzenia inspekcji transportu było przejęcie tego zadania. Służby, wraz z PSP i Policją, przestały realizować to zadanie. W naszej ocenie warto zainwestować lepiej w inspekcję transportu, która realizuje już te zadania. Jeśli stan nie jest zadowalający, może trzeba podjąć inne decyzje organizacyjne czy też finansowe.

Jeśli chodzi o przywrócenie kompetencji PSP, stoimy na stanowisku, że nie jest to zasadne i spowoduje dodatkowe zadanie. A w konsekwencji tego, co dzieje się wraz z rozwojem techniki, cywilizacji, nowych maszyn i urządzeń, wzrost liczby transportów – tendencja wypadków będzie rosła. Analiza danych statystycznych wykazuje, że liczba wypadków śmiertelnych uległa zmniejszeniu w przedziale, w którym dokonywana była ocena – w latach 2012–2017. Liczba zdarzeń i rannych drastycznie jednak wzrosła. Trzeba się spodziewać, że tych zdarzeń będzie coraz więcej. Wielokrotnie podkreślam, że możliwości strażaków mają pewne granice. Jak wspomniałem, szerokie spektrum naszych działań powoduje, że musimy ten proces szkolenia dzielić na etapy i porcjować wiedzę. Wchodzi tu dodatkowe zadanie – związane ze specyfiką transportu towarów niebezpiecznych i przepisami ADR. Sugerujemy, aby to obciążenie było przesunięte na inne służby, a nie na PSP.

Jeszcze jeden wniosek – ten czwarty – dotyczył parkingów dla samochodów przewożących towary niebezpieczne. W pełni go popieramy. Ograniczy to czas naszego zaangażowania podczas działań ratowniczych i przepompowywania substancji. W konsekwencji ratownicy będą mogli być w gotowości do podjęcia kolejnych działań. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję państwu. Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos ze strony Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji? Dziękuję bardzo. Czy przedstawiciele innych ministerstw lub państwo posłowie mają jakieś uwagi lub pytania? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Hubert Jednorowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Hubert Jednorowski i jestem dyrektorem w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Chciałbym bardzo krótko odnieść się do stanowiska wyrażonego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji i przez Państwową Straż Pożarną. Chcę państwu powiedzieć, że zajmujemy się tymi zadaniami. Bardzo dziękuję za informacje przedstawione przez przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli i pozytywną ocenę, którą mogliśmy usłyszeć. Jako Inspekcja Transportu Drogowego jesteśmy zdecydowanie najmniejszym organem kontrolnym, który ma uprawnienia do kontroli ruchu drogowego. Wystarczy powiedzieć, że jeśli chodzi o obecny stan inspektorów transportu drogowego – na całą Polskę – którzy zajmują się między innymi kontrolami przewozu transportu drogowego towarów niebezpiecznych wynosi 449. To jedno zadanie z bardzo wielkiego katalogu zadań, które są nałożone na ITD.

Systematycznie, z roku na rok zadań przybywa. Te, które nam przybywają, można podzielić na dwie kategorie. Część z nich wynika z nowych przepisów, które się pojawiają, zarówno związanych z wdrażaniem regulacji unijnych, jak i uregulowań wewnętrznych. Mogę wymienić choćby kwestię kontroli poboru opłat, które zostały nałożone na ITD, systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, kontroli ciśnieniowych urządzeń transportowych, zeszłoroczne przepisy w zakresie systemu monitorowania przewozu drogowego towarów, niedawno pojawiła się kwestia przewozu towarów do 3,5 tony. Liczba inspektorów od 2007 roku systematycznie spada. Jest to związane z tym, że inspektorzy transportu drogowego nie są formacją mundurową, ale członkami korpusu służby cywilnej. Wiemy doskonale, że od tego czasu pensje pracowników w kor-

pusie służby cywilnej są zamrożone. Ma to przełożenie na fakt, iż mimo że co roku organizujemy kursy, na których staramy się szkolić nowych inspektorów, mamy ujemną fluktuację kadr. Więcej inspektorów odchodzi z pracy, niż jesteśmy w stanie przyjąć i przeszkolić w ramach półrocznego kursu. Ma to przełożenie na fakt, że nie jesteśmy w stanie wykonać więcej kontroli i nie jesteśmy w stanie zachować współczynników kontroli prezentowanych przez NIK.

Sytuacja wpływa też na ogólne funkcjonowanie inspekcji. Związek Zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego zwrócił się do Komisji do Spraw Petycji, która wydała w tym roku dezyderat apelujący o poprawę bytu inspektorów. Dodatkowo od początku września inspektorzy transportu drogowego protestują. Gremialnie zwalniają się też z pracy. Dodatkowo dochodzi do tego element nowych zadań nakładanych na ITD. Wynika on ze systematycznego wzrostu rynku transportowego w Polsce. Współpracujemy z organami uprawnionymi do kontroli i tworzymy krajową strategię kontroli w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdów, przerw i odpoczynków. Co dwa lata określamy wolumen kontroli, które zgodnie z jedną z dyrektyw UE musimy przeprowadzać. W dwuletnich okresach sprawozdawczych za każdym razem odnotowaliśmy wzrost liczby pojazdów, które podlegają kontroli ITD. Porównując chociażby ostatnie dwie strategie, które tworzyliśmy, odnotowaliśmy wzrost o 9% w ciągu dwóch lat. Proszę zwrócić uwagę, że przepisy wdrażające tę strategię kontroli zostały wydane w 2007 roku. Od tego czasu liczba inspektorów transportu drogowego, którzy zajmują się kontrolą transportu, nie wzrosła, tylko spadła.

Dodatkowo borykamy się z dualizmem kompetencji. W inspekcji transportu drogowego mamy zarówno inspektorów w inspektoratach wojewódzkich, którzy zajmują się transportem drogowym, oraz inspektorów w GITD, którzy wykonują inne zadania, związane z elektronicznym poborem opłat czy związane z systemem elektronicznego nadzoru nad ruchem drogowym. Mój wniosek związany jest z tym, że jako inspekcja w tym kształcie nie będziemy w stanie zwiększyć liczby kontroli, o które NIK postuluje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Przychylam się do pana opinii, jeśli chodzi o działalność tej formacji. Mamy już trochę wiedzy na ten temat. Może któregoś dnia się tym zajmiemy, aby ogarnąć całość działalności inspekcji. Pierwsze sygnały potwierdzają duże zmiany na niekorzyść funkcjonowania służby, z powodów, o których pan wspomniał. Czy są jeszcze jakieś uwagi? Proszę uprzejmie, proszę się przedstawić.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:

Jan Urbanowicz – dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie dyrektorze, szanowni państwo, na wstępie chciałem serdecznie podziękować za tę kontrolę. Każdy audyt przynosi zawsze jakieś wartości dodane. Współpracując z kontrolerami, którzy mieli z nami ciężki orzech do zgryzienia, odbyliśmy długie i wyczerpujące dyskusje. Poprawiliśmy swoją działalność w niektórych obszarach, a w innych mieliśmy różnice zdań. Te drugie zostały zminimalizowane do tego stopnia, że można wręcz powiedzieć, że tych problemów nie ma.

Chciałbym odnieść się do słów pana dyrektora Jednorowskiego. Mowa o współpracy ITD i TDT. Ta współpraca była, jest i będzie. Ostatnio rozmawiałem z głównym inspektorem transportu drogowego. Od dawna przeprowadzamy wspólne kontrole na drogach. Mimo tego, że są problemy z inspektorami ITD, w ciągu 2017 roku przeprowadziliśmy 98 kontroli, w tym roku było ich już 85 w różnych obszarach naszego kraju. W poprzednich latach liczba kontroli oscylowała w granicach 70. Państwa postulat jest w realizacji. Chcielibyśmy przeprowadzać więcej kontroli, tak samo jak ITD. Z tych kontroli wyłania się dość duża liczba nieprawidłowości na polskich drogach, nie tylko przy przewozie towarów niebezpiecznych, ale również urządzeń ciśnieniowych.

Ponieważ w dalszym ciągu mogą państwo zobaczyć ten slajd, chciałbym powiedzieć, że jesteśmy trochę w lepszej sytuacji od tych wszystkich, którzy są po lewej stronie. W 2002 roku na pewnych obszarach mogliśmy dokonywać kontroli wymagań technicznych urządzeń przewożących towary niebezpieczne. Możemy nadal robić to w zakła-

dach produkcyjnych na podstawie ustawy o dozorze technicznym, która daje nam dostęp do urządzeń podlegających pod dozór techniczny o każdej porze dnia i nocy w zakładach produkcyjnych. Nie możemy tego jednak robić na parkingach. Dla przykładu podam, że od marca do lipca tego roku skontrolowaliśmy 222 zakłady, które napełniały 11 kg butle propanem lub butanem lub dystrybucyjne. Skontrolowaliśmy około 4 tys. butli i 5% z nich było obarczonych wadami – były napełniane albo bez badań dozorowych, albo z uszkodzeniami.

Niektóre czynności, które wykonywaliśmy wspólnie z inspektorami, zaowocowały poprawą naszej działalności. Chciałbym podziękować kontrolerom, którzy badali naszą pracę, za wnikliwość. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kontrole były wnikliwe, ale nie dokuczliwe. Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos? Czy państwo z NIK chcieliby coś dodać? Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Stacji Kontroli Pojazdów i Przewozów Specjalnych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Maciej Bożyk:

Dzień dobry. Maciej Bożyk – reprezentuję Ministerstwo Infrastruktury. Witam pana przewodniczącego, państwa posłów, państwa z NIK. Wypadałoby, aby Ministerstwo Infrastruktury już na tym etapie zabrało głos. Mogę poprzeć słowa moich poprzedników, zarówno jeśli chodzi o słowa pana dyrektora Jednorowskiego, jak i pana dyrektora Urbanowicza. Z wielką nadzieją podchodzę do raportu NIK. Daje on nam podstawy do lepszego działania i możliwości wdrożenia rozwiązań problemów, które co prawda były często przez nas zauważane, ale z przyczyn wskazanych przez NIK nie mogły być rozwiązane. Obecnie w MI wprowadzona została zmiana organizacyjna polegająca na tym, że w byłym Departamencie Transportu Drogowego wydzielono wydział, który nie zmienił się co prawda pod względem składu osobowego, który mam zaszczyt reprezentować. Jest to Wydział Stacji Kontroli Pojazdów i Przewozów Specjalnych. Idziemy w kierunku, aby te słuszne zastrzeżenia państwa z NIK starać się wykonać. Jak uda nam się zwiększyć kadrowo ten temat, nie mogę jeszcze przesądzić.

Podjęliśmy pewne zadania, aby zadośćuczynić raportowi z kontroli. Nie będziemy może teraz wszystkiego wymieniali, bo to nie jest właściwy etap, ale wiele czynności już podjęliśmy. Mamy pewne wątpliwości, które staramy się wyjaśniać, we współpracy zarówno z MSWiA, jak i PSP. Wystosowaliśmy pisma do MSWiA, PSP i GITD. Zostało wydane zarządzenie ministra właściwego do spraw transportu w zakresie obowiązków dla dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego po tych informacjach, o które wystąpiliśmy do Państwowej Straży Pożarnej. Chcemy zwrócić uwagę na to, że dane, które mówią o liczbach śmiertelnych i liczbie wypadków, nie do końca zgadzają się z danymi, którymi dysponujemy. Niektóre liczby w podanych okresach, szczególnie w latach 2015-2017, są zupełnie inne niż przedstawione w raporcie. Cieszę się, że ze strony pana komendanta PSP padły słowa, że bardzo popiera budowę parkingów. Wiadomo, że ich liczba nie rośnie. Zależałoby nam, aby było ich więcej. Musimy być świadomi, że przepisy, które podnoszą te kwestie, są przepisami ministra spraw wewnętrznych i administracji. Musimy współpracować z jednostkami samorządu terytorialnego, czyli starostwami. To wszystko wiąże się z kwestiami finansowymi. Całkowicie zgadzam się z panem dyrektorem Jednorowskim z Inspekcji Transportu Drogowego, że ta fluktuacja kadr zamiast pozwalać na rozwój zatrudnienia powoduje jego spadek.

Bardzo proszę obecne na spotkaniu służby, aby możliwie szybko odpowiedziały na nasze pismo dotyczące kwestii ilościowych przedstawionych w raporcie NIK. Chcielibyśmy w miarę sprawnie przedyskutować ten temat. Jeśli chodzi o slajd, do którego odnosił się dyrektor Urbanowicz, rozważamy kwestię przywrócenia większej ilości instytucji, które zajmowałyby się kwestiami kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, ale jak państwo wiedzą, musimy poddać to analizie. Nie możemy niczego narzucić. Wysłuchaliśmy głosu PSP, że podjęliby się tego działania. Możliwości są ograniczone. Mamy wypracowane pewne mechanizmy związane z Transportowym Dozorem Technicznym w kwestii nauczania i kontroli. Wydaje się, że to będzie jeden z łatwiejszych obszarów do wprowadzenia zmian.

Poproszę jeszcze kolegę Łukasza Kielara, aby wymienił kilka spraw, na których się skupiliśmy, aby zrealizować wnioski z raportu NIK. Chciałbym zwrócić uwagę jeszcze na jedną kwestię. Ministerstwo, jak każdy organ, zajmuje się różnymi kwestiami. Tak jak powiedziałem na wstępie, raport NIK może nie jest bardzo korzystny dla ministerstwa, ale pozwala na wprowadzenie wielu pożytecznych i niezbędnych zmian, które muszą zaistnieć, bo wolumen transportu drogowego w Polsce z roku na rok jest coraz większy. Mając doświadczenia z wdrażania przepisów unijnych, przy których posiłkujemy się raportami NIK, dostrzegamy wielki opór materii ze strony przedsiębiorców i samych kierowców uczestniczących w tych szkoleniach. Po wnioskach NIK, które przelewamy później na podstawy prawne, które mają obowiązywać, często są one postrzegane jako kolejne ograniczenia dla przedsiębiorców, narzucanie metod szkolenia dla ośrodków. Planujemy już wyłączenia. Do tej pory planowaliśmy to w ramach SDG – swobody działalności gospodarczej. Teraz mamy tzw. konstytucję dla biznesu. W dwóch ustawach próbujemy wyłączać te przepisy dla przedsiębiorców transportu drogowego rzeczy i osób czy nawet dla stacji kontroli pojazdów. Spotyka się to z wielkim oporem i niezadowoleniem, pretensjami o zbyt duże ingerencje. Wiąże się też ze zbyt dużymi kosztami. Cały czas podnosimy sprawy bezpieczeństwa. Te kwestie muszą być uregulowane. Jakkolwiek byśmy się nie starali minimalizować kosztów ponoszonych przez obywateli i przedsiębiorców, spotykamy się z oporem przy realizacji niektórych zadań. Nie jest to jednak nasza wymówka.

Przechodząc do wywołanej kwestii, kolega opowie o kilku rozwiązaniach, które planujemy w zakresie zarządzenia, oraz o realizacji dwóch postanowień.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan Łukasz Kielar.

Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Łukasz Kielar:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeśli chodzi o działania, jakie podjęliśmy po raporcie NIK, chciałem zwrócić uwagę na zarządzenie nr 15 ministra infrastruktury. Zostało ogłoszone w dniu 17 września 2018 roku. Dotyczy ono upoważnienia dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do przeprowadzania kontroli w urzędach marszałkowskich. Obejmuje ona czynności wykonywane przez marszałka województwa w zakresie prowadzenia kursów oraz egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne. Sprowadza się przede wszystkim do tego, iż kontrolerzy z ramienia Transportowego Dozoru Technicznego będą mogli kontrolować czynności w zakresie kontroli wykonywanych przez urząd marszałkowski w podmiotach prowadzących kursy. Będziemy mieli w ten sposób informacje, czy kontrole wykonywane przez urzędy marszałkowskie są wykonywane poprawnie.

Druga część tego upoważnienia dotyczy egzaminowania kierowców przewożących towary niebezpieczne. Kontrolerzy będą upoważnieni do uczestniczenia w trakcie egzaminu wraz z komisją egzaminacyjną i przyglądania się egzaminowaniu kierowców oraz poprawności weryfikowania prac egzaminacyjnych. Upoważnienie dotyczy więc dwóch ważnych aspektów – prowadzenia kursów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz doradców, a także samego procesu egzaminowania. Na podstawie tego zarządzenia dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie formułował wnioski pokontrolne, które będą przekazywane do Ministerstwa Infrastruktury. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w zakresie prowadzenia kursów czy egzaminowania – czynności wykonywanych przez marszałków województw – będziemy mogli wydawać bieżące wytyczne, do których jesteśmy upoważnieni na podstawie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. W ramach tego zarządzenia wzmacniamy nadzór ministra nad procesem egzaminowania i szkolenia kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz szkolenia doradców do spraw przewozu towarów niebezpiecznych. Wydaje nam się, że to zarządzenie gwarantuje w tych zakresach egzaminowania i szkolenia odpowiedni poziom nadzoru.

Co do pozostałych wniosków *de lege ferenda*, odnośnie do zmiany ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w zakresie możliwości niezapowiedzianego kontrolowa-

nia podmiotów prowadzących kursy – przychylamy się do tej propozycji. Jak wskazaliśmy w odpowiedzi do raportu NIK, tę kwestię analizowaliśmy już wstępnie z urzędami marszałkowskimi oraz w trakcie prac naszego zespołu doradczego do spraw przewozu towarów niebezpiecznych. Zarówno urzędy marszałkowskie, jak i przedstawiciele środowiska do spraw przewozu towarów niebezpiecznych poparli tę propozycję. Wydaje się, że w 2019 roku będziemy mogli rozpocząć prace nad nowelizacją ustawy w tym zakresie.

Jeśli chodzi o drugi wniosek, czyli obowiązek informowania o wyznaczeniu doradcy do spraw przewozu towarów niebezpiecznych, również popieramy ten wniosek. Propozycja zmiany ustawy w tym zakresie zostanie przedstawiona.

Jeśli chodzi o kontrolę przewozu towarów niebezpiecznych, wystosowaliśmy już wiążące wytyczne do głównego inspektora transportu drogowego w tym zakresie. Poprosimy go o przekazywanie informacji w zakresie kontroli wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Te informacje pozwolą nam na weryfikację przez ministra, czy te kontrole wykonywane są prawidłowo. Tak jak wskazał pan dyrektor NIK, do tej pory nie mieliśmy negatywnych sygnałów o przeprowadzanych kontrolach. Wydaje się, że tego typu rozwiązanie przyczyni się do trzymania ręki na pulsie w zakresie procesu kontrolnego.

Jeśli chodzi o temat tras przewozu towarów niebezpiecznych i ograniczania przewozu towarów tego typu przez miejsca o dużej gęstości zaludnienia, to zagadnienie dość wrażliwe. Towary wysokiego ryzyka to np. gazy lub paliwa. W związku z tym jeśli wprowadzimy taki zakaz w miejscach o dużej gęstości zaludnienia, mogłoby to mieć niekoniecznie pozytywny wpływ na funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów i innych obiektów ważnych dla działalności miasta. Zwrócimy się do GITD o analizę w zakresie ocen ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych. Na podstawie tej analizy będziemy mogli stwierdzić, czy takie ograniczenia są zasadne. Kolejno będziemy musieli zwrócić się do samorządu terytorialnego, GDDKiA, aby celem kompleksowo uregulować te kwestie na wszystkich drogach. To działanie długoterminowe.

Jeśli chodzi o system monitorowania przewozu towarów niebezpiecznych, poruszyliśmy ten temat, jak pozostałe wnioski, na posiedzeniu naszego zespołu doradczego. Po posiedzeniu naszego zespołu uznaliśmy, że ta kwestia również jest drażliwa. Na pewno zasadne jest wprowadzenie systemu w zakresie towarów wysokiego ryzyka, które stwarzają największe zagrożenie w przypadku wypadków mogących skutkować zgonami. Moglibyśmy w tym zakresie wykorzystać platformę, którą prowadzi obecnie Krajowa Administracja Skarbowa. Gros towarów, które są na tej platformie zarejestrowane, stanowią towary niebezpieczne. Jeśli towary wysokiego ryzyka nie stanowiłyby przy okazji towarów, które kontroluje Krajowa Administracja Skarbowa, moglibyśmy tę platformę wykorzystać i poszerzyć o towary niebezpieczne celem ich monitorowania. W toku prac zespołu członkowie środowiska wskazali, że kontrolowanie całości towarów niebezpiecznych mijałoby się z celem, bo jest ich ponad 3 tys. System musiałby być potężny i wymagałby zatrudnienia dodatkowych osób w celu monitorowania towarów.

Wydaje mi się, że omówiłem wszystkie działania, które podjęliśmy na chwilę obecną. Wiele z nich wymaga długoterminowej realizacji. Tak jak powiedziałem, w przypadku szkolenia i egzaminowania kierowców wydaje się, że to rozwiązanie zapewnia właściwy nadzór ministra nad przewozem towarów niebezpiecznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo za wyczerpującą informację. Proszę uprzejmie, panie komendancie.

Zastępca komendanta głównego PSP Tadeusz Jopek:

Dziękuję serdecznie. Poruszona została kwestia naszych działań i rozbieżności statystycznych. Chciałem wyjaśnić, z czego to wynika. Ewidencjonujemy wszystkie wyjazdy Państwowej Straży Pożarnej. Nie ma możliwości, aby pojazdy ratownicze wyjechały do zdarzenia i nie zostały zewidencjonowane. Jeśli wyjeżdżają do zdarzeń ratowniczych, dzielimy je na trzy grupy – pożary, miejscowe zagrożenia i alarmy fałszywe. W informacjach ze zdarzeń zbieramy również dane dotyczące numeru UN. W związku z tym, że wykluczamy zdarzenia z wyciekiem paliwa i płynu z akumulatorów, ta rozbieżność może mieć przyczynę w tym, że w naszych statystykach są to wszystkie wyjazdy. Również do zniszczeń, uszkodzeń, kolizji środków transportu. Państwo otrzymują informację

w przypadku uwolnienia substancji niebezpiecznych. Z tego może wynikać rozbieżność, gdyż zdarzeń, w których nastąpiło uwolnienie substancji, jest mniej, a my mamy zewidencjonowane wszystkie zdarzenia, kolizje, pożary i uwolnienia. Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem podziękować, bo padały w kierunku NIK wyrazy wdzięczności. Nie ma za co, bo wykonują państwo rzetelnie swoją pracę, a naszym zadaniem jest tylko ocena i przedstawienie organom Sejmu prawdziwego obrazu kontrolowanej działalności. Chciałem zwrócić jedynie uwagę, że nasz raport został opublikowany w październiku 2018 roku. Mamy listopad. Szybka realizacja wniosków pokontrolnych ze strony ministerstwa jest bardzo zadowalająca i za to dziękujemy. Chciałem jeszcze dodać, że raporty NIK nie mają na celu negatywnej oceny działalności. Naszą siłą są wnioski. Jeśli wyciągane z prowadzonych kontroli wnioski są zasadne, a wszystko wskazuje, że tak jest, i państwo je realizują, to jest wartość dodana naszej pracy.

Na zakończenie chciałem również podziękować za wypowiedź pana generała. Po prezentacji naszego raportu spotkaliśmy się z odzewem – skąd te dane. W ten sam sposób tłumaczyliśmy rozbieżności. Porównywane były statystyki policyjne, które również nie są pełne i nie posiadają tych wszystkich elementów, o których powiedział pan generał. Możemy jedynie powiedzieć, że statystyki wykorzystane w naszej informacji i przekazane przez PSP są rzetelne. Różnice wynikają z tego, że nie wszystkie organy potrzebują tak głębokich analiz i wiedzy do wykonywania swoich zadań statutowych i ustawowych. Nie zbierają tych danych. Nie można wprost porównywać baz danych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego czy Państwowej Straży Pożarnej. Mam nadzieję, że dobrze to wybrzmiało. Jeszcze raz serdecznie dziękuję za realizację wniosków pokontrolnych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos? Dziękuję. Materiał był bardzo wyczerpujący. Myślę, że wszystkie strony posiedzenia są zadowolone z przedstawionej informacji. Jesteśmy w trakcie poprawiania systemu związanego z przewozem towarów niebezpiecznych i nadzoru. Prace postępują, więc będziemy czekali na kolejne informacje. Bardzo dziękujemy NIK za jak zwykle rzetelną informację. Dziękuję wszystkim reprezentującym poszczególne resorty. Dziękuję państwu za uwagę. Życzę miłego wieczoru. Zamykam posiedzenie Komisji.